

338

Besluit van 29 augustus 2017 tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 31 januari 2017, nr. IenM/BSK-2016/298009, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 14, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994; De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 13 april 2017, nr. W14.17.0021/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 23 augustus 2017, nr. IenM/BSK-2017/128398, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 1 worden, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel j door een puntkomma, de volgende begripsomschrijvingen toegevoegd:

k. *verwerking van kentekengegevens*: verwerking van persoonsgegevens in de zin van artikel 1, onderdeel b, van de Wet bescherming persoonsgegevens, met betrekking tot kentekengegevens;

l. *verantwoordelijke*: verantwoordelijke als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet bescherming persoonsgegevens;

m. *technisch hulpmiddel*: hulpmiddel waarmee kentekens van voertuigen automatisch worden gefotografeerd of op andere wijze automatisch worden geregistreerd;

n. *kentekengegevens*: de gegevens omtrent de naam, het adres en de woonplaats van de kentekenhouders, het kenteken van het voertuig, de locatie en het tijdstip van de registratie daarvan, de foto-opname of andere wijze van registratie van het kenteken en de kenmerken van het motorvoertuig;

o. *kentekenhouders*: degene op wiens naam het kenteken is gesteld;
p. *verkeersonderzoek*: onderzoek naar verkeersstromen, ten behoeve van maatregelen om de veiligheid en doorstroming op wegen te bevorderen;

q. *spitsmijdenproject*: door of in samenwerking met Onze Minister geïnitieerd mobiliteitsproject waarbij frequente spitsreizigers in het wegverkeer uitgenodigd worden om in ruil voor een beloning de spitsstijden te gaan mijden door buiten de spitsstijden, met een andere vervoersmodaliteit of, binnen het kader van de doelstellingen van het project, helemaal niet meer te gaan reizen.

B

Na artikel 43 wordt een nieuw hoofdstuk IIB ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk IIB Verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten

Artikel 44

1. Het bestuursorgaan dat tot een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject besluit is de verantwoordelijke voor de verwerking van de persoonsgegevens die gebruikt worden voor het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject.

2. De verantwoordelijke draagt ervoor zorg dat een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject ten minste tien dagen voor de start van het gebruik van een technisch hulpmiddel op de weg wordt aangekondigd in ten minste een persbericht in een door de verantwoordelijke te selecteren landelijk of regionaal nieuwsblad.

3. Het bevoegd gezag kan ten behoeve van een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject kentekengegevens verwerken met behulp van een technisch hulpmiddel.

4. De verwerking van kentekengegevens met behulp van een technisch hulpmiddel ten behoeve van een spitsmijdenproject is slechts toegestaan als er sprake is van:

- a. groot onderhoud of renovatiewerkzaamheden;
- b. werkzaamheden tijdens aanleg of uitbreiding van infrastructuur, of
- c. concrete voorbereiding van de feitelijke werkzaamheden beschreven onder a of b.

5. Gedurende de zomervakanties worden geen kentekengegevens geregistreerd ten behoeve van spitsmijdenprojecten.

Artikel 45

1. De verantwoordelijke draagt ervoor zorg dat kentekenhouders:

a) na de in artikel 44, tweede lid, genoemde aankondiging van een verkeersonderzoek binnen vier weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk worden uitgenodigd tot deelname aan het onderzoek;

b) na de in artikel 44, tweede lid, genoemde aankondiging van een spitsmijdenproject binnen twaalf weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk worden uitgenodigd tot deelname aan het project.

2. De in het eerste lid, onder a en b, genoemde termijnen worden verlengd met de duur van binnen die termijn begonnen schoolvakanties.

3. Indien een in het eerste lid genoemde termijn, na verlenging met toepassing van het tweede lid, wordt overschreden, dan worden de desbetreffende persoonsgegevens, onverminderd de gevallen als bedoeld in artikel 47, direct vernietigd.

Artikel 46

1. De verantwoordelijke verstrekt kentekengegevens die voortkomen uit een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject niet dan na een daartoe strekkend verzoek, behoudens in het geval genoemd onder a, aan:

a. de bewerker met wie een bewerkersovereenkomst is afgesloten, voor zover die overeenkomst in de verstrekking van gegevens voorziet;
b. de kentekenhouders voor zover het gegevens betreft die op hem betrekking hebben;

c. een verzekeraar als bedoeld in artikel 1:1, van de Wet op het financieel toezicht, indien deze verzekeraar aannemelijk maakt dat deze gegevens noodzakelijk zijn voor het behartigen van de belangen van de bij hem verzekerde, voor zover het gaat om de kentekengegevens van deze verzekerde en nadat deze verzekerde daarvoor toestemming heeft verleend;

d. een advocaat indien deze aannemelijk maakt dat deze gegevens noodzakelijk zijn voor het behartigen van de belangen van zijn cliënt en voor zover het gaat om de kentekengegevens van zijn cliënt nadat deze cliënt daarvoor toestemming heeft verleend.

2. Een verzoek om verstrekking van gegevens wordt schriftelijk ingediend door degene, bedoeld in het eerste lid, onder b tot en met d, die de gegevens wenst te ontvangen.

3. Bij het verstrekken van persoonsgegevens worden gegevens van andere personen geanonimiseerd.

Artikel 47

Kentekengegevens die zijn verkregen met behulp van een technisch hulpmiddel worden:

a. bij een verkeersonderzoek waarbij individuele deelname van de kentekenhouders niet nodig is, direct geanonimiseerd of gepseudonimiseerd;

b. indien bij de selectie van kentekengegevens voor de uitnodiging voor een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject blijkt dat de kentekenhouders niet voldoende frequent op het betreffende wegvak wordt gesignaleerd voor een uitnodiging direct vernietigd;

c. indien bij de selectie van kentekengegevens voor de uitnodiging voor een spitsmijdenproject blijkt dat de kentekenhouders eerder heeft aangegeven niet benaderd te willen worden voor deze projecten direct vernietigd;

d. indien de kentekenhouders laat blijken niet te willen deelnemen aan het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject direct nadat hij dit kenbaar heeft gemaakt vernietigd;

e. indien de kentekenhouders binnen drie weken na daartoe schriftelijk te zijn uitgenodigd niet reageert op een uitnodiging tot deelname aan een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject na het verstrijken van die periode direct vernietigd;

f. indien de kentekenhouders heeft ingestemd met deelname aan het verkeersonderzoek of het spitsmijdenproject, niet langer bewaard dan vier weken na beëindiging van het verkeersonderzoek of spitsmijdenproject en uiterlijk aan het einde van die termijn geanonimiseerd of vernietigd.

ARTIKEL II

Artikel XVI, onderdeel D, van de Reparatiewet infrastructuur en milieu 2014 en dit besluit treden in werking met ingang van 1 januari 2018.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst

Wassenaar, 29 augustus 2017

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *veertiende* september 2017

De Minister van Veiligheid en Justitie,
S.A. Blok

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Paragraaf 1 Inleiding en achtergrond

De onderhavige wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is gebaseerd op het gewijzigde artikel 14 Wegenverkeerswet 1994 (WVW) zoals opgenomen in de Reparatiewet infrastructuur en milieu 2014. Het gewijzigde artikel 14, dat in werking treedt op de dag dat de onderhavige wijziging van het BABW in werking treedt, houdt, kort samengevat, in dat artikel 14, eerste lid, WVW is aangevuld met een nieuw onderdeel d. Dit onderdeel maakt duidelijk dat het mogelijk is om een technisch hulpmiddel te gebruiken bij het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op de weg, voor zover dat strekt ten behoeve van specifieke nader omschreven doelen. Die doelen zijn het verzekeren van de veiligheid op de weg enerzijds en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan anderzijds. Met deze wijziging van het BABW wordt niet beoogd de inrichting van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten te regelen. Deze wijziging strekt ertoe uniforme regels voor de verantwoordelijke in te voeren om de privacy van de betrokken kentekenhouder te borgen. Kentekengegevens zijn immers persoonsgegevens in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens. Kentekenhouders krijgen meer en meer te maken met verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten waarvoor zij worden aangeschreven door bestuursorganen, veelal Rijkswaterstaat (RWS), aan de hand van hun kentekengegevens. Deze gegevens worden tot nu toe verkregen uit camerabeelden met behulp van automatische kentekenherkenning, ook Automatic Number Plate Recognition (ANPR) genoemd. Dit is een techniek waarbij met behulp van camera's kentekens van voertuigen in het verkeer worden vastgelegd. Nieuwe technieken zijn in ontwikkeling, maar op dit moment zijn die technieken nog niet bruikbaar en van de vereiste waarborgen voorzien, zodat zij nog niet kunnen worden toegepast.

Op basis van artikel 10, eerste lid, van de Grondwet, heeft een ieder, behoudens bij of krachtens de wet te stellen beperkingen, recht op eerbiediging van zijn persoonlijke levenssfeer. Ingevolge artikel 10, tweede lid, van de Grondwet, stelt de wet regels ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer in verband met het vastleggen en verstrekken van persoonsgegevens.

De grondslag voor de onderhavige verwerkingen ligt in de publiekrechtelijke taak van het bestuursorgaan dat tot het starten van een verkeersonderzoek of een spitsmijdenproject besluit zoals hierna beschreven. Het spreekt voor zich dat de inperking van de persoonlijke levenssfeer tot het minimum dient te worden beperkt.

Hierover valt het volgende op te merken.

Paragraaf 2 Publiekrechtelijke taak

Het beheer van rijkswegen is ondergebracht bij RWS (namens de minister van Infrastructuur en Milieu) en dat van de provinciale wegen bij gedeputeerde staten. Daarnaast hebben het dagelijks bestuur van een waterschap en het college van burgemeester en wethouders het beheer over de overige wegen. Het beheer van genoemde wegen maakt deel uit van de publiekrechtelijke taak van het desbetreffende bestuursorgaan. Verkeersbesluiten worden genomen door de bestuursorganen elk voor de wegen die zij in beheer hebben (art. 18 WVW). In artikel 8, onderdeel e, van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) is geregeld dat verwerking van persoonsgegevens, voor zover dat noodzakelijk is voor de

goede vervulling van de publiekrechtelijke taak van het bestuursorgaan, is toegestaan. Daarbij is de Wbp van toepassing. Dat betekent onder meer dat de verwerking op behoorlijke en zorgvuldige wijze moet plaatsvinden en dat de verwerking toereikend, ter zake dienend en niet bovenmatig is. Om dit te kunnen beoordelen zijn bij de totstandkoming van het gewijzigde artikel 14 Wegenverkeerswet 1994 Privacy Impact Assessments (PIA's) voorbereid voor de verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Met de uitkomsten van deze PIA's is volledig rekening gehouden bij de voorbereiding van dit besluit. Zo worden geen gevoelige persoonsgegevens verwerkt en vindt de verwerking van gegevens met behulp van ANPR op het minimale niveau plaats waarbij de beleidsdoelstellingen, met de genoemde basis in artikel 14 WVV, nog gerealiseerd kunnen worden.

Paragraaf 3 Verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten

Allereerst wordt ingegaan op de instrumenten die nodig zijn om genoemde doelen zoals hiervoor beschreven te bereiken of in elk geval zo goed mogelijk na te streven. Deze instrumenten zijn de door RWS uitgevoerde verkeersonderzoeken en de door of namens verschillende bestuursorganen uitgevoerde spitsmijdenprojecten.

Verkeersonderzoeken

Bestuursorganen voeren met regelmaat verkeersonderzoeken uit. Doel van die verkeersonderzoeken is het bepalen van bewegingspatronen van gebruikers van het wegennet. Daarbij wordt gebruik gemaakt van ANPR. De verkeersonderzoeken hebben tot doel de bruikbaarheid van de desbetreffende wegen te borgen en te bepalen waar werkzaamheden op het wegennet moeten plaatsvinden. De beelden en kentekens die hieruit voortkomen worden zo kort mogelijk bewaard en/of geanonimiseerd. Zodra een verkeersonderzoek wordt voorbereid, wordt hiervan melding gedaan aan de Functionaris Gegevensbescherming van de verantwoordelijke. Indien de verantwoordelijke geen Functionaris Gegevensbescherming heeft, wordt melding gedaan aan de Autoriteit Persoonsgegevens.

Spitsmijdenprojecten

Naast de hiervoor genoemde verkeersonderzoeken vinden ook spitsmijdenprojecten plaats. Spitsmijdenprojecten komen voort uit het Programma Anders Betalen voor Mobiliteit dat een aantal jaren geleden binnen het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat is ontwikkeld. Daarbij werd geëxperimenteerd met proeven met positieve prijsprikkels om buiten de spitsstijden te rijden. Na evaluatie van deze proeven bleek dat zij buitengewoon effectief waren voor de verkeersdoorstroming, waardoor de projecten op grotere schaal werden ingezet, en zijn de spitsmijdenprojecten onderdeel geworden van het Programma Beter Benutten (Kamerstukken II, 2010/11, 32 500 A, nr. 81). Deze projecten worden bekostigd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar worden uitgevoerd door onder andere decentrale overheden. Met deze projecten wordt beoogd het op een efficiënte manier bevorderen van de verkeersdoorstroming op congestiegevoelige wegen en daarmee het aantal voertuigverliesuren aantoonbaar te beperken, waarmee het economisch belang van de Nederlandse samenleving wordt gediend.

Automobilisten van wie aantoonbaar en objectief uit de voormeting, die als onderdeel van het project kan starten na de tijdige aankondiging daarvan, blijkt dat zij frequent in de spitsperioden gebruik maken van een weg, worden uitgenodigd om vrijwillig deel te nemen aan een spitsmijdenproject. Bij die projecten wordt een bepaalde periode tijdens de dag

als spitsperiode aangeduid. Deelnemers worden uitgedaagd om tijdens het project de spits te gaan mijden. Daarvoor worden onder andere tijdelijke financiële prikkels gebruikt. Uitgangspunt voor de hoogte van het aantal te belonen spitsmijdingen is het aantal kentekenregistraties in de voormeting. Daarmee kan ook objectief worden vastgesteld of rechtmatige toekenning van de beloning plaatsvindt.

Paragraaf 4 Nalevingskosten en administratieve lasten

Aan de wijziging van dit besluit zijn geen nalevingskosten en administratieve lasten verbonden.

Paragraaf 5 Advisering en consultaties

Er heeft van 25 juni 2015 tot en met 26 juli 2015 een openbare internetconsultatie op de tekst van het ontwerpbesluit plaatsgevonden, die niet tot reacties heeft geleid.

De onderhavige wijziging van het BABW is op grond van artikel 51, tweede lid, Wbp voor advies voorgelegd aan het toenmalige College bescherming persoonsgegevens (CBP, thans Autoriteit Persoonsgegevens). Het CBP heeft op 8 september 2015 advies uitgebracht. Op grond van dit advies is het ontwerpbesluit op onderdelen aangepast. Met name is in artikel 44, eerste lid, de rol van het bestuursorgaan beter onderscheiden van diens afzonderlijke rol als verantwoordelijke in de zin van de Wbp en is in artikel 45, tweede lid, tot uitdrukking gebracht dat bij overschrijding van de kennisgevingstermijn aan kentekenhouders hun gegevens direct vernietigd worden, in plaats van de eerder opgenomen opdracht aan de verantwoordelijke om het project opnieuw aan te kondigen. Daarnaast zijn diverse aanscherpingen in de terminologie aangebracht. Dit laatste heeft ook plaatsgevonden in de nota van toelichting. Daarin is tevens meer inkleuring gegeven aan belangrijke begrippen, met name door het specifiek aangeven van wat de aankondiging van een project inhoudt en het gebruik van de technieken van anonimisering of pseudonimisering van gegevens.

Paragraaf 6 Resultaten voorhangprocedure

Als gevolg van het schriftelijk overleg¹ met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu uit de Tweede Kamer, dat een uitvloeisel was van de voorhangprocedure, zijn de toenmalige onderdelen c, d, en e uit het eerste lid van het nieuw in te voeren artikel 46 geschrapt. De bestaande bevoegdheden voor functionarissen in de strafrechtketen om onder bepaalde omstandigheden en met inachtneming van de daarvoor geldende procedures informatie uit de registraties in het kader van verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten te verkrijgen, behoeven niet nogmaals te worden genoemd in het BABW. Het zou ook misverstanden kunnen wekken als dat zou gebeuren zonder de beperkingen die uit andere wetgeving voortvloeien volledig te herhalen.

Artikelen

Artikel I

Onderdeel A

In dit onderdeel is aan artikel 1 van het BABW een aantal nieuwe definities toegevoegd. Het gaat hier onder meer om definities die gerelateerd zijn aan de Wet bescherming persoonsgegevens, zoals in

¹ Kamerstuk II 2015–2016, 29 398, nr. 506.

onderdeel k en l. Daarnaast wordt in onderdeel m het begrip «technisch hulpmiddel» gedefinieerd. Hierin wordt op dit moment nog vooral gedoeld op ANPR. Denkbaar is dat hier in de toekomst nieuwe technieken worden ondergebracht, zodra deze van de nodige waarborgen zijn voorzien en bruikbaar blijken. Tenslotte zijn in onderdeel p en q definities opgenomen van verkeersonderzoek en spitsmijdenproject.

Onderdeel B

In het nieuwe artikel 44, eerste lid van de BABW wordt bepaald dat het bevoegd gezag dat beoogt kentekengegevens te verwerken ten behoeve van een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject, de verantwoordelijke is in de zin van de Wbp.

De verantwoordelijke draagt, zoals is bepaald in het tweede lid, ervoor zorg dat een verkeersonderzoek of spitsmijdenproject ten minste tien dagen voorafgaand aan het gebruik van het technisch hulpmiddel dat daarvoor benodigd is, op een bepaalde wijze wordt aangekondigd. Deze aankondiging is van belang, omdat weggebruikers tijdig kennis moeten kunnen nemen van het feit dat hun kentekens kunnen worden gefotografeerd of anderszins automatisch worden geregistreerd. Aanvankelijk was er een termijn van ten minste zeven dagen in het ontwerpbesluit opgenomen. Naar aanleiding van het schriftelijke overleg² werd die termijn aangepast naar ten minste tien dagen. In de aankondiging wordt in elk geval het doel van het verkeersonderzoek of spitsmijdenproject opgenomen. Daarnaast wordt opgenomen waar de technische hulpmiddelen worden geplaatst, wanneer wordt geregistreerd, voor welke periode en wat wordt geregistreerd. Tenslotte wordt aangegeven waar men terecht kan voor vragen.

In het vierde lid wordt geregeld in welke gevallen een technisch hulpmiddel kan worden gebruikt in het kader van spitsmijdenprojecten. De opsomming in deze bepaling is limitatief en betreft uitsluitend periodes waarbij een aanzienlijke reductie van de wegcapaciteit plaatsvindt. Deze aanpassing is gedaan naar aanleiding van de motie van lid Visser.³ De periode bedoeld in onderdeel c, is beperkt tot handelingen die de grootschalige werkzaamheden concreet voorbereiden en niet te ver verwijderd daarvan zijn. De enkele meting om te bepalen of er noodzaak is voor groot onderhoud of uitbreiding van de infrastructuur valt daarom niet onder het begrip voorbereidingshandeling. Het moet wel duidelijk zijn dat de werkzaamheden plaats gaan vinden en wanneer. Hierbij wordt gedacht aan voorbereidingshandelingen die maximaal een half jaar voorgaand aan de periode met aanzienlijke capaciteitsreductie in verband met de werkzaamheden bedoeld in onderdeel a of b plaatsvinden.

In het vijfde lid wordt geregeld dat er tijdens de zomervakanties geen gegevens worden geregistreerd ten behoeve van spitsmijdenprojecten. Hierbij wordt gedacht aan de zomervakanties zoals die wettelijk worden vastgesteld door de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap voor het basis- en voortgezet onderwijs. De zomervakanties bestrijken een lange periode en de gegevens die tijdens deze periode kunnen worden geregistreerd zijn niet representatief voor het gedrag van spitsreizigers buiten die periode. Het is dan veel rustiger op de weg. Voor spitsmijdenprojecten wordt om die reden geen (nul)metingen gedaan in die periode.

² Kamerstuk II 2015–2016, 29 398, nr. 506.

³ Kamerstuk II 2015–2016, 29 398, nr. 521.

Het nieuwe artikel 45 van het BABW bevat regels voor het bewaren van geregistreerde kentekengegevens. Het eerste en tweede lid strekken ertoe de tijdsspanne waarover gefotografeerde kentekens mogen worden bewaard voordat kentekenhouders worden aangeschreven, te limiteren. Voorkomen moet worden dat kentekengegevens langer worden bewaard dan strikt noodzakelijk is. Daarom is in het eerste lid, onderdeel a, voor verkeersonderzoeken bepaald dat kentekenhouders binnen vier weken na de verwerking van persoonsgegevens met een technisch hulpmiddel schriftelijk moeten worden benaderd over het onderzoek. Na die periode worden deze gegevens, tenzij artikel 47 van toepassing is, vernietigd. De termijn van vier weken wordt ingevolge het tweede lid verlengd met de duur van de binnen die termijn begonnen schoolvakanties. Het gaat hier dan om schoolvakanties van de regio waar de kentekenregistratie plaatsvindt. Gebleken is dat kentekenhouders in deze periode in veel mindere mate op een uitnodiging tot deelname reageren, zodat een verlenging van de termijn in de rede ligt. Om te voorkomen dat kentekengegevens onnodig lang worden bewaard blijft het uitgangspunt wel dat verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten zoveel mogelijk buiten de schoolvakanties plaatsvinden. Er is sprake van een uitgangspunt want de schoolvakanties kunnen niet altijd (geheel) worden vermeden omdat voor bepaalde verkeersonderzoeken het juist nodig is om gegevens tijdens de vakantieperiodes te verwerken. Voor wat betreft spitsmijdenprojecten geldt dat de vakantieperiodes niet altijd kunnen worden vermeden in verband met de planning van de werkzaamheden waaraan de spitsmijdenprojecten worden gekoppeld. Het kan nodig zijn om de nulmeting vóór de vakantieperiode te doen, zodat de uitvoering van het spitsmijdenproject direct na de vakantie, wanneer de piek aan verkeersshinder wordt bereikt, kan beginnen. Voor spitsmijdenprojecten is in het eerste lid, onderdeel b, geregeld dat kentekens gedurende ten hoogste twaalf weken mogen worden bewaard, voordat de kentekenhouder wordt aangeschreven, met inachtneming van verlenging van deze termijn met de periode van de schoolvakanties. Een periode van twaalf weken is nodig, omdat op basis van de gefotografeerde kentekens een selectie moet plaatsvinden welke (motor)voertuigen met een bepaalde minimale frequentie in de spits signaleerd zijn. Deze selectie hoeft niet plaats te vinden bij de hiervoor genoemde verkeersonderzoeken. Bij spitsmijdenprojecten wordt bovendien eerst getoetst of kentekens zijn opgenomen van automobilisten die eerder hebben aangegeven niet benaderd te willen worden voor deze projecten. Na constatering daarvan vindt directe vernietiging van hun gegevens plaats. Uitnodigingen voor spitsmijdenprojecten vallen onder de definitie van reclame zoals geformuleerd door de Reclame Code Commissie. Dit brengt met zich dat moet worden gecheckt of automobilisten zijn opgenomen in het Nationaal Postregister in welk geval zij niet worden aangeschreven. Deze verplichting geldt niet voor verkeersonderzoeken. Ook wordt gecheckt of automobilisten zijn opgenomen in het Nationaal Overledenenregister in welk geval zij evenmin worden aangeschreven. Met het uitvoeren van deze selectie, die uiteraard pas na de meetperiode kan plaatsvinden, en het zorgvuldig uitvoeren van de checks is, om ze zorgvuldig uit te voeren, enige tijd gemoeid, waardoor een totale termijn van twaalf weken noodzakelijk is voor achtereenvolgens meten, checks en uiteindelijke selectie. Worden genoemde perioden van respectievelijk vier en twaalf weken met een, voor zover van toepassing, verlenging met de duur van de schoolvakanties overschreden, dan geldt volgens het derde lid dat genoemde gegevens worden vernietigd.

In het nieuwe artikel 46 van het BABW zijn de personen en instanties opgesomd aan wie kentekengegevens kunnen worden verstrekt, samen met de doeleinden waarvoor die verstrekking mag plaatsvinden en de voorwaarden die bij de verstrekking in acht genomen moeten worden.

Volledigheidshalve is hier ook de betrokkene opgenomen, die ingevolge artikel 35 Wbp recht op inzage heeft in de eigen persoonsgegevens.

De opsomming in artikel 46 is limitatief. Uitgangspunt is dat er geen verstrekking plaatsvindt van de kentekengegevens aan andere derden, dan de derden opgenomen in dit artikel. Bij dit artikel is in hoofdzaak aangesloten bij artikel 9 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart. De werkwijze van RWS kan hierdoor op een vergelijkbaar aspect in verschillende sectoren gelijk zijn, wat van belang is voor een goede uitvoering van de regelgeving.

Bij wet aangewezen toezichthouders en opsporingsinstanties kunnen overigens ten behoeve van de uitvoering van hun wettelijke taak persoonsgegevens vorderen, volgens de regels en procedures die daarvoor bestaan. Een bijzondere regeling in het BABW is daarvoor niet nodig en kan daaraan ook niets wijzigen. De persoonsgegevens die in het kader van verkeersonderzoeken of spitsmijdenprojecten zijn verwerkt worden alleen verstrekt wanneer er sprake is van een specifiek en gericht onderzoek en als het duidelijk is waarop de bevoegdheid van deze aangewezen toezichthouders en opsporingsinstanties om die gegevens op te vragen berust.

Advocaten dan wel verzekeraars kunnen in het belang van hun cliënt dan wel hun verzekerde een verzoek indienen om verstrekking van gegevens in het kader van afhandeling van schade ten gevolge van een verkeersongeval. Bij de behandeling van dit verzoek zal door de verantwoordelijke een belangenafweging gemaakt worden tussen alle betrokken belangen. Bij de afweging zal onder meer onderzocht worden of de gevraagde gegevens noodzakelijk zijn voor het afhandeling van het verkeersongeval, en of de gegevens door de verzoeker niet op een andere wijze kunnen worden verkregen. Aan een verzoek tot verstrekking zijn voorwaarden verbonden. Zo dienen verzekeringsinstellingen en advocaten een verzoek schriftelijk in te dienen en dient de toestemming van de betrokkene te worden overlegd. Eventuele persoonsgegevens van anderen dan betrokkene zullen door de wegbeheerder worden geanonimiseerd.

Het nieuwe artikel 47 van het BABW regelt in welke gevallen en wanneer kentekengegevens moeten worden geanonimiseerd, gepseudonimiseerd of vernietigd. Hierbij wordt Opinion 5/2014 on Anonymisation Techniques (http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2014/wp216_en.pdf) in acht genomen. Per geval wordt in overeenstemming met Opinion 5/2014 bekeken welke techniek de meest optimale oplossing voor anonimisering dan wel pseudonimisering is.

Artikel II

De wijzigingen van het BABW zullen tegelijk met hun wettelijke grondslag in werking treden op één van de zogeheten vaste verandermomenten van regelgeving.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus